Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4838**
17. Wahlperiode 22. 02. 2011

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Den Vorstand der Deutschen Bahn AG mit fachkundigem Personal besetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Schienenverkehr ist bereits aus rein technischer und systemischer Sicht eine hoch komplexe Angelegenheit, was an diejenigen, die in der Deutschen Bahn AG (DB AG) führende Positionen einnehmen, hohe Anforderungen hinsichtlich der Kenntnisse des Eisenbahnwesens, seiner Geschichte und seiner gesetzlichen und übrigen formalen Grundlagen stellt.

2. In Zeiten des Klimawandels und der Ölknappheit ist seitens der Politik und des Eigentümers an diejenigen, die bei der Deutschen Bahn AG maßgebliche Positionen einnehmen, die Anforderung zu stellen, dass sie vorrangig die Entwicklung und Stärkung der Schiene und eine nachhaltige Verkehrs- und Bahnpolitik verfolgen.

3. Seit 1835 und rund ein Jahrhundert lang standen an der Spitze der Eisenbahnen in Deutschland Bahnchefs, die vom Fach und selbst ausgebildete Eisenbahner waren. Bis in die 90er-Jahre gab es bei der Deutschen Bahn AG zumindest einzelne Vorstandsmitglieder, die selbst Eisenbahner waren. Seit Ende der 50er-Jahre haben die Bundesbahnchefs keinen Eisenbahner-Hintergrund mehr. Seit Gründung der Deutschen Bahn AG gab es keinen einzigen Bahnchef mit Eisenbahner-Hintergrund. Seit Ende der 90er-Jahre gibt es im Vorstand der Deutschen Bahn AG kein einziges Vorstandsmitglied, das eine Ausbildung als Eisenbahner erfuhr und längere Zeit bei einem Eisenbahnunternehmen in der Praxis aktiv war.

4. Während in der Wirtschaft allgemein Wert darauf gelegt wird, dass Spitzenpositionen nicht von Personen besetzt werden, die mit betriebsfremden Interessen in Verbindung gebracht werden können, wurde bzw. wird seit 1994 die Position des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG in drei von vier Fällen von Personen eingenommen, die zuvor eng mit der Autoindustrie und der Flugzeugbranche, also mit konkurrierenden Verkehrsträgern, verbunden waren.

5. Die überwiegende Ausrichtung des Spitzenpersonals der Deutschen Bahn AG auf Engagements im Ausland bei gleichzeitiger Vernachlässigung des ursprünglichen Kerngeschäfts, des Schienenverkehrs im Inland, und die Reaktionen dieses Führungspersonals auf die anhaltende Misere im inlän-

dischen Schienenverkehr (Winterchaos 2009/2010, Sauna-ICE-Züge im Sommer 2010, Winterchaos 2010/2011, Dauerkrise bei der S-Bahn-Berlin, seit Sommer 2008 anhaltende Probleme mit den ICE-Radsatzwellen) dokumentieren, dass dieses Spitzenpersonal für die gestellten Aufgaben nicht geeignet ist.

6. Die Deutsche Bahn AG ist laut Grundgesetz ein „Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form“. Dennoch ist das Unternehmen DB AG nicht mit einer beliebigen Aktiengesellschaft gleichzusetzen, da der Bund nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes zu gewährleisten hat, dass „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen (…) Rechnung“ getragen wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

darauf hinzuwirken, dass die Spitzenpositionen bei der Deutschen Bahn AG, einschließlich der oder des Vorstandsvorsitzenden, in einem absehbaren Zeitraum mit Frauen und Männern besetzt werden, die sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik und die Stärkung der Bahn einsetzen. Fachliche und praktische Kenntnisse des Eisenbahnwesens sollen ein wesentliches Besetzungskriterium sein.

Berlin, den 22. Februar 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. Generell rekrutiert sich das Führungspersonal großer Unternehmen zu einem großen Teil aus Personen, die aus demselben Unternehmen kommen oder in der gleichen Branche Erfahrungen gesammelt haben. Das trifft insbesondere für die Spitzenposition in Unternehmen zu. In der mit der Bahn konkurrierenden Autoindustrie stammen die Konzernchefs fast immer aus der Fahrzeugbranche selbst, oft haben sie im Unternehmen bei anderen Autokonzernen über Jahrzehnte hinweg praktische Erfahrungen gesammelt, bevor sie dort eine Spitzenposition einnahmen (das trifft im Fall des Daimler-Konzerns zu auf die letzten Konzernchefs Edzard Reuter, Jürgen Schrempp und Dieter Zetsche und im VW-Konzern zu auf die letzten Vorstandsvorsitzenden Ferdinand Piech, Bernd Pieschetsrieder und Martin Winterkorn). Die große Mehrheit der Fahrzeugbranche-Vorstandsteams besteht aus Personen, die im Unternehmen selbst oder in der Autoindustrie über viele Jahre hinweg tätig waren, bevor sie in das für das operative Geschäft entscheidende Gremium aufrückten. Für eine solche Personalpolitik sprechen leicht nachvollziehbare Gründe: Wer ein Unternehmen dieser Art leiten soll, muss vom Fach sein.

2. Ähnlich verhielt es sich bei den Eisenbahnen in deren Aufstiegs- und Blütezeit, im 19. Jahrhundert und bis Ende des Ersten Weltkriegs: Die führenden Positionen in den verschiedenen Länderbahnen wurden von gelernten Eisenbahnern eingenommen. Nach dem Ersten Weltkrieg begann sich dies zu verändern; die Reichsbahn war neu gegründet worden und teilweise ein politisiertes Unternehmen (ein Teil der Reparationsleistungen des Deutschen Reichs mussten von der Reichsbahn geschultert werden). Mit Carl Gustav Rudolf Oeser (1924 bis 1926) gab es erstmals einen Generaldirektor ohne Eisenbahner-Hintergrund. Danach wurde die Spitzenposition bei der Bahn

mit Julius-Heinrich Dorpmüller (1926 bis 1945) wieder von einem Eisenbahner eingenommen, der allerdings ebenfalls erheblich in die Politik eingespannt war und Mitverantwortung für die Rolle der Reichsbahn im Holocaust trug.

3. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die führenden Positionen bei der Bundesbahn zunächst mit Eisenbahnern besetzt: mit Walther Helbig (1949 bis 1952), einem Reichsbahningenieur, der zuvor Präsident des Reichsbahn-Zentralamtes war, und Edmund Frohne (1952 bis 1957), der seit dem Ersten Weltkrieg Eisenbahner war. Auf Walther Helbig folgte mit Heinz Maria Öftering (1957 bis 1972) erstmals ein Nichteisenbahner als Erster Präsident der Bundesbahn. Sein Nachfolger, Wolfgang Vaerst (1972 bis 1982), war Jurist, der zuvor im Bundesministerium für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen tätig war. Ihm folgte Reiner Maria Gohlke (1982 bis 1990), der zuvor in führender Position für IBM gearbeitet hatte. Es wäre kurzschlüssig zu behaupten, dass die drei Letztgenannten – Nichteisenbahner – an der Spitze der Bundesbahn einen schlechten Job gemacht hätten. Sie waren in ihrer Amtszeit auch noch in Teams eingebunden, die überwiegend aus Eisenbahnern bestanden. Von Reiner Maria Gohlke gingen beispielsweise Initiativen aus, die den Schienenverkehr wieder belebten (wie die Einführung der Zuggattung InterRegio, die Entwicklung des ICE und das „Rosarote Wochenende“). Der Einfluss einer Verkehrspolitik, die den Schienenverkehr nicht mehr förderte und ihn oftmals behinderte und abzubauen gedachte, nahm jedoch in dieser Zeit bereits erheblich zu. So wurde in den 70er-Jahren, in der Amtszeit von Wolfgang Vaerst und unter Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen Kurt Gscheidle die – dann nur in Teilen umgesetzte – Konzeption eines „Betriebsoptimalen Netzes“ (BoN), die Kappung des westdeutschen Schienennetzes auf 9 000 km und damit auf weniger als die Hälfte, entwickelt.

4. Bei der DDR-Reichsbahn gab es in dieser Zeit ebenfalls einen Mix von politisch geprägten Generaldirektoren und klassischen Eisenbahnern im Spitzenamt. Willi Beesemer (1946 bis 1949) und Willi Kreikemeier (1949/1950) sind der ersten Kategorie zuzuordnen; Erwin Kramer (1950 bis 1970) und Otto Arndt (1970 bis 1989) der zweiten.

5. Seit Gründung der Deutschen Bahn AG im Januar 1994 gab es vier Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG. Die Besonderheit besteht darin, dass drei von ihnen – Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube – aus der Auto- und Flugzeugbranche stammten und jahrzehntelang in führenden Positionen für den Daimler-Konzern beziehungsweise als Vertreter des Großaktionärs Daimler bei EADS-Airbus gearbeitet hatten. Heinz Dürr, der 1990 bereits als Bundesbahnchef fungierte und der erste Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG war, war und ist zugleich Haupteigentümer der Dürr AG, einem Autozulieferer, der laut eigenen Angaben ein Drittel des Weltmarkts für Autolackierautomaten kontrolliert. Unter Heinz Dürr wurde die Bahnreform als formelle Bahnprivatisierung eingeleitet und das Projekt Stuttgart 21 entwickelt. Unter Hartmut Mehdorn wurde die materielle Bahnprivatisierung vorangetrieben und das zuvor auf Eis gelegte Projekt Stuttgart 21 neu belebt. Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube stehen für die Orientierung der Deutschen Bahn AG auf Auslandsmärkte („global player“) und für einen strikten Sparkurs im Inneren, der deutlich negative Folgen für die Fahrgäste hat (Abschaffung des InterRegio 2001; Bahnpreissystem PEP 2002/2003; Einsatz nicht dauerfester ICE-Radsatzwellen; Sauna-ICE im Sommer 2010, Winterchaos 2009/2010 und 2010/2011 und S-Bahn-Berlin-Misere).

   Am Ende der Ära Heinz Dürr wurde Johannes Ludewig – ein Beamter mit Erfahrungen aus dem Bundesministerium für Verkehr und für das Post- und

Fernmeldewesen – für einen kurzen Zeitraum Bahnchef (1997 bis 1999). In seiner Amtszeit wurde Stuttgart 21 als „unwirtschaftliches Projekt“ identifiziert und auf Eis gelegt; die Bahnprivatisierung wurde nicht vorangetrieben.

Hartmut Mehdorn äußerte, dass Zugfahrten bei einer Fahrtdauer von mehr als vier Stunden nicht zumutbar seien. Er setzte sich noch in seiner Amtszeit für den Erhalt und Weiterbetrieb des innerstädtischen Berliner Flughafens Tempelhof ein. Nach seinem Rücktritt als Bahnchef äußerte er, dass er sich nun um sein Aufsichtsratsmandat bei Air Berlin „kümmern kann“ (Handelsblatt vom 9. September 2009).

Wie fatal die Auswirkungen sein können, wenn in einem Führungsgremium der Deutschen Bahn AG branchenfremdes Denken vorherrscht, zeigte sich 2002/2003. In diesen ersten Jahren der Amtszeit von Hartmut Mehdorn als Bahnchef, einem gelernten Flugzeugingenieur, Airbus- und Daimler-Mann, wurde ein völlig neues Bahnpreissystem mit der Bezeichnung PEP entwickelt. Im Vorstand der Deutschen Bahn AG und in anderen Spitzenpositionen im Unternehmen gab es ein Dutzend Leute, die von der Lufthansa zur Deutschen Bahn AG gewechselt waren. Das neue Fahrpreissystem orientierte sich eng an der Buchungslogik und dem Tarifsystem bei den Airlines: Möglichst viele Eisenbahnfahrten sollten im Voraus fest gebucht werden; Frühbucher bekamen Rabatt. Gleichzeitig wurde die BahnCard50 abgeschafft. Damit wurde ein Systemvorteil des Schienenverkehrs – der Fahrgast kann zu festen Zeiten, möglichst stündlich oder gar halbstündlich, spontan in einen Zug einsteigen – aufgegeben. Es gelang dem Bahnmanagement, auch die Politik von dem neuen Fahrpreissystem zu überzeugen. Die Bahnpreisreform scheiterte jedoch auf der ganzen Linie. Hunderttausende Fahrgäste stimmten im ersten Halbjahr 2003 mit den Füßen ab und wanderten von der Bahn ab zu anderen Verkehrsmitteln. Die Politik musste eingreifen und veranlasste den Bahnvorstand, das Vorhaben weitgehend aufzugeben. Sogar die BahnCard50 musste wieder eingeführt werden.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333